

This Page Is Inserted by IFW Operations
and is not a part of the Official Record

BEST AVAILABLE IMAGES

Defective images within this document are accurate representations of the original documents submitted by the applicant.

Defects in the images may include (but are not limited to):

- BLACK BORDERS
- TEXT CUT OFF AT TOP, BOTTOM OR SIDES
- FADED TEXT
- ILLEGIBLE TEXT
- SKEWED/SLANTED IMAGES
- COLORED PHOTOS
- BLACK OR VERY BLACK AND WHITE DARK PHOTOS
- GRAY SCALE DOCUMENTS

IMAGES ARE BEST AVAILABLE COPY.

**As rescanning documents *will not* correct images,
please do not report the images to the
Image Problem Mailbox.**

1

61

Int Cl 2

B 60 N 1/00

1
9
1

DT 21 59 689 C 3

19 BUNDESREPUBLIK DEUTSCHLAND

DEUTSCHES  PATENTAMT

Patentschrift 21 59 689

11

21

22

43

44

45

Aktenzeichen: P 21 59 689.4-21

Anmeldetag: 2. 12. 71

Offenlegungstag: 7. 6. 73

Bekanntmachungstag: 24. 2. 77

Ausgabetag: 6. 10. 77

Patentschrift stimmt mit der Auslegeschrift überein

30

Unionspriorität:

32 33 31

64

Bezeichnung:

In eine Nichtgebrauchslage wegschwenkbarer Beifahrersitz für Schlepper, Traktoren, Baumaschinen o.dgl.

73

Patentiert für:

Kettler, Paul Erich, 6360 Friedberg

72

Erfinder:

gleich Patentinhaber

36

Für die Beurteilung der Patentfähigkeit in Betracht gezogene Druckschriften:
DT-GM 19 10 387

DT 21 59 689 C 3

Patentansprüche:

1. In eine Nichtgebrauchslage wegschwenkbarer Beifahrersitz für Schlepper, Traktoren, Baumaschinen od. dgl., dessen Sitzfläche in der Gebrauchslage hinter dem Fahrer unterhalb der Oberkante des Kotflügels liegt und an ihrer dem Kotflügel zugewandten Außenkante mit einem ersten, sich etwa vertikal nach oben erstreckenden Teil eines aus zwei gelenkig miteinander verbundenen Teilen bestehenden Gestänges verbunden ist, dessen zweiter Teil an seinem freien Ende in der Oberkante des Kotflügels zugeordneten Lagern schwenkbar gehalten ist, wobei die Sitzfläche sowohl in der Gebrauchslage als auch in der Nichtgebrauchslage sichernde Haltemittel vorgesehen sind, dadurch gekennzeichnet, daß der erste Teil (8 bzw. 8' bzw. 8a) des Gestänges sich in der Gebrauchslage gegen an der Innenseite des Kotflügels angeordnete, aus elastischem Material bestehende Anschläge (15) abstützt, der zweite Teil (9 bzw. 9') des Gestänges etwa waagrecht nach außen verläuft und das die Sitzfläche (7 bzw. 7' bzw. 7'') in ihrer Gebrauchslage sichernde Haltemittel (14 bzw. 14' und 14a) als einerseits dem Bereich der Innenkante der Sitzfläche und andererseits dem oberen Endbereich des ersten Teiles (8 bzw. 8' bzw. 8'') des Gestänges zugeordnetes flexibles Element ausgebildet ist.

2. Beifahrersitz nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß die beiden Teile (8' bzw. 8a und 9') des Gestänges aus jeweils zwei im Abstand voneinander angeordneten Hebeln bestehen und der Abstand zwischen den Hebeln jeweils größer ist als die Breite des zwischen die Hebel einklappbaren Teiles.

3. Beifahrersitz nach den Ansprüchen 1 und 2, dadurch gekennzeichnet, daß an den beiden Ecken der Innenkante der Sitzfläche vertikale, an ihren oberen Enden die einen Enden der Haltemittel (14' und 14a) aufnehmende Holme befestigt sind.

4. Beifahrersitz nach Anspruch 3, dadurch gekennzeichnet, daß die Länge der Holme (29) etwa der Länge des ersten Teiles (8a) des Gestänges entspricht.

5. Beifahrersitz nach den Ansprüchen 1 bis 4, dadurch gekennzeichnet, daß die Haltemittel (14 bzw. 14' und 14a) leicht lösbar mit den zugehörigen Befestigungsstellen verbunden sind.

6. Beifahrersitz nach den Ansprüchen 1 bis 5, dadurch gekennzeichnet, daß die Sitzfläche (7 bzw. 7' bzw. 7'') quadratisch ausgebildet ist.

Die Erfindung betrifft einen in eine Nichtgebrauchslage wegschwenkbaren Beifahrersitz für Schlepper, Traktoren, Baumaschinen od. dgl., dessen Sitzfläche in der Gebrauchslage hinter dem Fahrer unterhalb der Oberkante des Kotflügels liegt und an ihrer dem Kotflügel zugewandten Außenkante mit einem ersten, sich etwa vertikal nach oben erstreckenden Teil eines aus zwei gelenkig miteinander verbundenen Teilen bestehenden Gestänges verbunden ist, dessen zweiter Teil an seinem freien Ende in der Oberkante des Kotflügels zugeordneten Lagern schwenkbar gehalten ist, wobei die Sitzfläche sowohl in der Gebrauchslage als auch in der Nichtgebrauchslage sichernde Haltemittel vorgesehen sind.

Bei den bekannten Beifahrersitzen dieser Art (DT-Gbm 19 10 387) ist der sich quer zur Fahrtrichtung erstreckende Sitzfläche eine gesonderte Rückenlehne zugeordnet, die über etwa mittig an der Innenkante der Sitzfläche angreifende Hebelgestänge mit der Sitzfläche verbunden ist, wobei diese Hebelgestänge so ausgebildet sind, daß die Rückenlehne entweder an der Vorder- oder Hinterkante der Sitzfläche festgelegt oder in eine Nichtgebrauchslage gebracht werden kann, in der sie etwa parallel zur Oberseite der Sitzfläche liegt. Abgesehen davon, daß diese massive Rahmenteile bedingende Konstruktion aufwendig und schwer bedienbar ist, ist weiter ein Sitzen des Beifahrers nur in oder entgegen der Fahrtrichtung möglich. Ein Sitzen quer zur Fahrtrichtung, wenn beispielsweise durch den Beifahrer Arbeitsgeräte überwacht werden sollen, bei denen es erforderlich ist, daß der Beifahrer sich jederzeit sofort mit dem Fahrer verständigen kann, ist hier nicht möglich.

Der Erfindung liegt demgegenüber die Aufgabe zugrunde, einen Beifahrersitz der eingangs genannten Art zu schaffen, der bei einfachem Aufbau und leichter Bedienbarkeit ein Sitzen des Beifahrers nicht nur in oder entgegen der Fahrtrichtung, sondern auch quer zu dieser gestattet.

Die Erfindung ist demgemäß darin zu sehen, daß der erste Teil des Gestänges sich in der Gebrauchslage gegen an der Innenseite des Kotflügels angeordnete, aus elastischem Material bestehende Anschläge abstützt, der zweite Teil des Gestänges etwa waagrecht nach außen verläuft und das die Sitzfläche in ihrer Gebrauchslage sichernde Haltemittel als einerseits dem Bereich der Innenkante der Sitzfläche und andererseits dem oberen Endbereich des ersten Teiles des Gestänges zugeordnetes flexibles Element ausgebildet ist.

Weitere vorteilhafte Ausgestaltungen der Erfindung sind den Unteransprüchen entnehmbar.

Die Erfindung ist im folgenden anhand mehrerer in den Zeichnungen dargestellter Ausführungsformen näher erläutert. Es zeigt:

Fig. 1 den Grundriß eines mit dem erfindungsgemäßen Beifahrersitz ausgerüsteten Schleppers, wobei sich der Beifahrersitz in einer Gebrauchslage befindet,

Fig. 2 den Schnitt nach der Linie II-II in Fig. 1 durch eine erste Ausführungsform,

Fig. 3 den Fig. 2 entsprechenden Schnitt, wobei sich der Beifahrersitz in seiner Nichtgebrauchslage befindet,

Fig. 4 eine zweite Ausführungsform in nicht montierter auseinandergeklappter Stellung,

Fig. 5 die zweite Ausführungsform in nicht montierter auseinandergeklappter Stellung,

Fig. 5 die zweite Ausführungsform gemäß Fig. 4 in zusammengeklappter Stellung,

Fig. 6 die an einen Schlepper angeordnete zweite Ausführungsform in einer ersten Nichtgebrauchslage,

Fig. 7 die zweite Ausführungsform in einer zweiten Nichtgebrauchslage,

Fig. 8 die zweite Ausführungsform in einer dritten Nichtgebrauchslage,

Fig. 9 den Schnitt nach der Linie II-II in Fig. 1 durch eine dritte Ausführungsform,

Fig. 10 den Fig. 3 entsprechenden Schnitt, wobei sich der Beifahrersitz in einer Nichtgebrauchslage befindet,

Fig. 11 eine perspektivische Darstellung des Beifahrersitzes gemäß Fig. 9, wobei sich der Beifahrersitz in einer ersten Gebrauchslage befindet und

Fig. 12 eine Fig. 11 entsprechende Darstellung einer

zweiten Gebrauchslage des Beifahrersitzes.

Der mit dem erfindungsgemäßen Beifahrersitz ausgerüstete Schlepper weist seinen Hinterrädern zugewandte Kotflügel 19 auf, die einen aus zwei U-förmigen Querrahmen 22, die durch Längsprofile 24 miteinander verbunden sind, bestehenden Schutzrahmen tragen. Der Beifahrersitz ist schräg hinter dem Fahrersitz 25 an dem hinteren Kotflügel 19 angeordnet.

Die in den Fig. 2 und 3 dargestellte erste Ausführungsform weist eine Sitzfläche 7 auf, deren der Innenwand des zugehörigen Kotflügels 19 zugewandte Außenkante über Zapfen 12 an dem ersten Teil 8 eines Gestänges angelenkt ist, das in der Gebrauchslage dann parallel zur Innenwand des Kotflügels 19 liegt und sich an an diesen angebrachten Anschlägen 15 aus elastischem Material abstützt.

Das freie Ende des ersten Teiles 8 ist über Zapfen 11 mit einem zweiten Teil 9 des Gestänges gelenkig verbunden, der in der Gebrauchslage oberhalb des Kotflügels 19 waagrecht nach außen verläuft und an seinem freien Ende in Lagern 10 schwenkbar gelagert ist, die auf den Kotflügel 19 festgelegt sind.

Das obere Ende des ersten Teiles 8 des Gestänges und die Innenkante der Sitzfläche 7 sind am hinteren Ende der Sitzfläche 7 durch eine ein Haltemittel 14 für die Sitzfläche 7 bildende Kette miteinander verbunden, die in der Gebrauchslage gleichzeitig eine Rückenlehne oder eine Armstütze für den Sitzbenutzer bildet.

Zum Überführen des Beifahrersitzes aus seiner in Fig. 2 dargestellten Gebrauchslage in seine Nichtgebrauchslage gemäß Fig. 3 muß zunächst die Sitzfläche 7 in Richtung des Pfeiles 26 in Fig. 2 um die Zapfen 12 geschwenkt werden. Anschließend muß die Sitzfläche 7 gemeinsam mit dem ersten Teil 8 des Gestänges in Richtung des Pfeiles 27 um die Zapfen 11 und gleichzeitig der zweite Teil 9 des Gestänges in Pfeilrichtung 28 nach oben geschwenkt werden. Der zusammengeklappte Beifahrersitz 6 liegt nunmehr an dem einen U-förmigen Querrahmen 22 an und wird in dieser Lage (Fig. 3) mittels einer Schlaufe 16 gehalten, die an dem U-förmigen Querrahmen 22 befestigt ist und

in der Gebrauchslage des Beifahrersitzes als Haltegriff für den Sitzbenutzer dient.

Die in den Fig. 4 bis 8 dargestellte zweite Ausführungsform entspricht hinsichtlich ihres Grundaufbaus der gemäß den Fig. 2 und 3 und unterscheidet sich von dieser nur dadurch, daß die hier vorgesehene Sitzfläche 7 zwischen zwei, zusammen den ersten Teil 8' des Gestänges bildenden Hebeln angeordnet ist. Diese Hebel sind zwischen zwei weiteren, zusammen den zweiten Teil 9' bildenden Hebeln angeordnet, die ihrerseits zwischen zwei Lagern 10' liegen. Hierbei können die einzelnen Teile in eine gemeinsame Ebene eingeklappt werden und entweder in die in Fig. 6 dargestellte Nichtgebrauchslage, in der sie durch eine an den U-förmigen Querrahmen angeordnete Schlaufe 16' gehalten werden, oder in einer der beiden in den Fig. 7 und 8 dargestellten Nichtgebrauchslage, in der sie auf dem Kotflügel aufliegen, überführt werden.

Die in den Fig. 9 bis 12 dargestellte dritte Ausführungsform entspricht hinsichtlich ihres Grundaufbaus der gemäß den Fig. 4 bis 8. Bei dieser dritten Ausführungsform ist jedoch an jeder Ecke der Innenkante der hier vorgesehenen etwa quadratischen Sitzfläche 7' ein etwa die gleiche Länge wie die den ersten Teil 8a des Gestänges bildenden Hebel aufweisender vertikaler Holm 29 festgelegt. Ein erstes Haltemittel 14'' erstreckt sich hierbei zwischen den oberen Endbereichen des einen der beiden Holme 29 und dem des ihm benachbarten Hebels des ersten Teiles 8a des Gestänges. Ferner ist ein zweiter Halte- teil 14a vorgesehen, durch das entweder die oberen Enden der beiden Holme 29 miteinander verbunden werden können oder das in gleicher Weise wie das erste Haltemittel 14'' parallel zu diesem angeordnet sein kann.

Durch Umhängen der leicht lösbaren, beispielsweise mittels eines Bajonettverschlusses mit den zugehörigen Teilen verbundenen Haltemittel 14'' und 14a kann die Sitzrichtung des Beifahrersitzes festgelegt werden, und zwar entweder in bzw. gegen die Fahrtrichtung oder quer zu dieser.

Hierzu 5 Blatt Zeichnungen

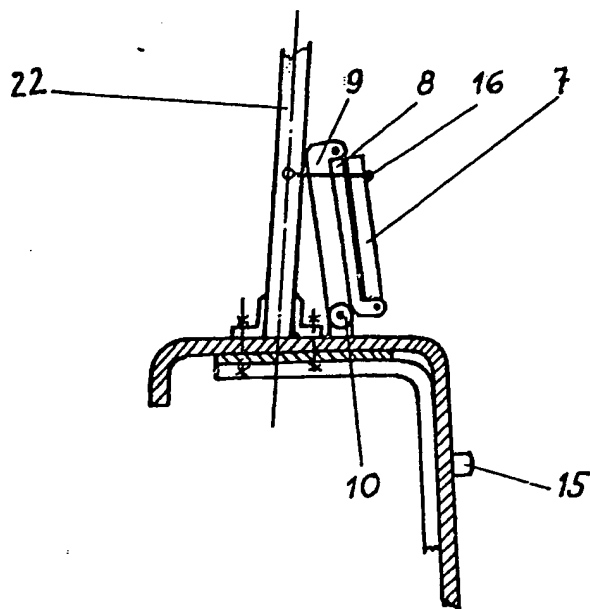


Fig. 3

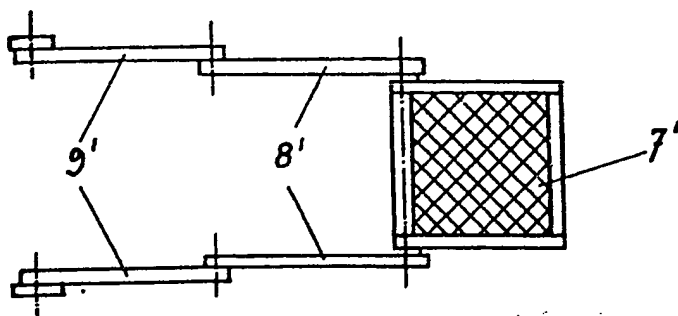


Fig. 4

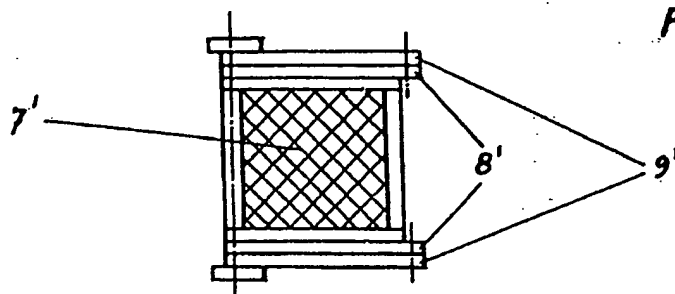


Fig. 5

6

Nummer: 21 59 689
Int. Cl. 2: B 60 N 1/00
Bekanntmachungstag: 24. Februar 1977

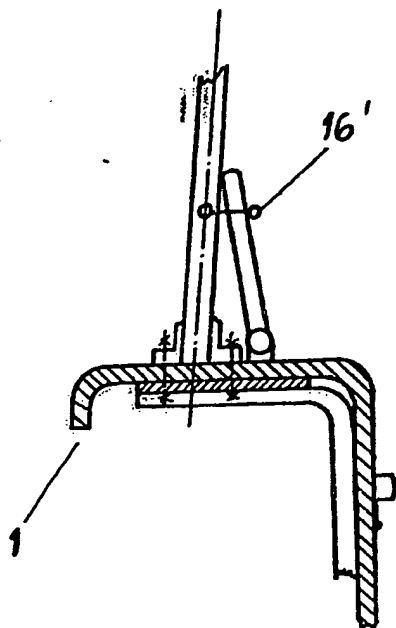


Fig. 6

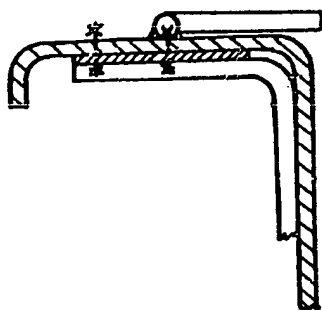


Fig. 7

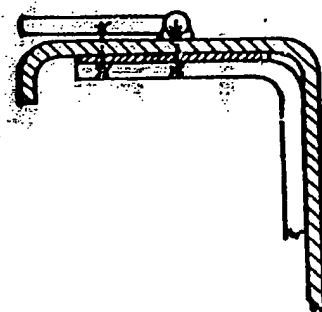


Fig. 8

7

Nummer: 21 59 689
 Int. Cl. 2: B 60 N 1/00
 Bekanntmachungstag: 24. Februar 1977

